

Toulouse

**EuroSudOuest**

ENQUÊTE PUBLIQUE

AVRIL 2019

Contribution du groupe  
**Génération.s, Socialisme  
et Écologie de la  
Ville de Toulouse et  
Toulouse Métropole**

Ce projet Toulouse Euro Sud Ouest, initialement lancé en 2009 avait pour objectif de répondre aux changements nécessaires induits par l'arrivée de la LGV à l'horizon 2020-2025 et à plusieurs grands enjeux de la métropole. Ceci afin de permettre une meilleure connexion de la capitale régionale et des territoires environnants dans un souci d'équilibre et de développement partagé de la région, mais également de développer la stature nationale et européenne de la métropole toulousaine.

Afin que ce projet ne soit pas imposé et qu'il conjugue l'existant et le nouveau, il avait pour ambition d'être développé dans une large concertation avec toutes les personnes impliquées dans ce quartier. Malheureusement, la volonté de concertation n'a pas été menée à terme, ce qui ne permet donc pas de faire de TESO un projet utile et approuvé par les toulousains.

## 1 - Une concertation biaisée avec les habitants et les commerçants du quartier

Lors du mandat municipal précédent, nous avons commencé une large concertation avec les riverains du quartier pour que ce projet se fasse dans la co-construction afin qu'il puisse être approuvé et accepté par le plus grand nombre. Une première réunion publique avait été organisée le 26 juin 2013 pour que les riverains du quartier Matabiau, les habitants de Toulouse et de la métropole et les usagers des transports et commerçants soient informés du projet et qu'ils puissent en débattre.

La concertation avait ensuite été organisée autour d'ateliers catégoriels afin que toutes les personnes en lien avec ce quartier soient consultées.

Un Plan Guide urbain finalisé en 2016 avait fait consensus auprès des participants. Malheureusement, depuis, aucune concertation n'ayant eu lieu, le nouveau plan guide adopté en 2018 a par conséquent soulevé un fort mécontentement de la part des associations et des comités de quartiers.

Le projet final s'est donc construit sans eux, ce qui justifie qu'il soit autant décrié et rejeté aujourd'hui.

La majorité actuelle a affiché une ambition de développer un quartier d'affaire. Or, un quartier d'affaire ne se décrète pas, c'est le contexte économique et social de la métropole qui fera la réussite - ou non - d'une telle ambition. Un autre projet doit donc être mis en perspective, par étapes, avec une évaluation, pour chacune d'elle, des réussites et des échecs. Chaque étape validée permettrait ensuite d'engager la suivante afin que ce quartier se développe avec des valeurs telles qu'une ville accessible à tous et qui puisse répondre au besoin de qualité de vie de ses habitants.

## 2 - Des risques de déséquilibre graves vu l'ampleur de ce projet

Tant au niveau des commerces que des bureaux, les volumes aujourd'hui annoncés sont considérablement supérieurs aux volumes initialement envisagés. Le volume de commerces prévu (entre 35 000 et 50 000 m<sup>2</sup>) dans ce projet suscite des inquiétudes, à la fois dans le quartier, mais également auprès des commerçants du centre-ville. Des commerces liés aux flux de la gare Toulouse-Matabiau sont nécessaires mais le risque est de créer un pôle commercial qui affecterait la fréquentation des commerces du centre-ville en raison notamment du volume annoncé qui nous semble surdimensionné. Un risque de déplacement de centralité existe au détriment d'une paupérisation de l'actuel centre-ville.

Les 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux paraissent disproportionnés au regard du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Dans le cadre sa révision, il préconise de réduire les offres de superficie à vocation économique dans la mesure où à ce jour, il faudrait des décennies pour remplir les zones économiques au rythme du développement actuel. Ce développement économique doit se faire d'une manière harmonieuse afin que l'attractivité de la métropole trouve un équilibre par rapport au développement des autres territoires.

À l'échelle de la métropole, plusieurs facteurs de déséquilibre nous interpellent. Tout d'abord, le risque de créer un pôle de mobilité central engendrerait une surconcentration des flux en journée pouvant créer les conditions d'une zone uniquement résidentielle le reste du temps. Ce pôle d'échange multimodal qui cumulera de nombreux croisements risque en effet de créer un quartier « non vivant », avec des logements uniquement accessibles à la propriété, avec peu d'habitats à loyer modéré. Le risque majeur est donc d'écarter les populations intermédiaires du quartier. De plus, aucune ambition socioculturelle n'est annoncée. Quel rôle autour de la culture ou de la citoyenneté dans ce projet ? Pourquoi ne pas avoir intégré, par exemple, l'auditorium ou un projet culturel ambitieux afin de répondre à ce besoin culturel ? L'absence d'ambition sur ce sujet nous inquiète.

La hauteur des immeubles très haute (jusqu'à 60 mètres) risque de défigurer les quartiers environnants et plus généralement, la forme urbaine de Toulouse, pouvant le transformer en quartier tel que celui de la Défense à Paris. Le centre-ville de Toulouse du 21ème doit-il devenir un urbanisme du 20ème siècle des mégapoles mondiales ? Cet urbanisme qui vise à favoriser les classes aisées n'est pas adapté à ce quartier.

## 3 - Les impacts du projet sur l'environnement

En matière d'environnement, il est certain que ce projet doit être irréprochable au regard des grands enjeux écologiques auxquelles les grandes villes doivent répondre à l'heure où le dérèglement climatique menace notre planète. La réalisation de ce projet fait partie de l'un des plus grands aménagements que Toulouse connaîtra, il convient donc d'être exemplaire dans sa réalisation pour être au rendez-vous des défis environnementaux.

Les nombreux défis à relever semblent être ignorés dans l'élaboration du projet. Il s'agit pourtant d'un réel enjeu de santé publique que de réussir à limiter tous les effets néfastes à la fois pour la nature présente en ville, mais également pour permettre aux toulousains d'améliorer la qualité de l'air qu'ils respirent. L'avis rendu par l'Autorité environnementale souligne également des inquiétudes et pointe des « imprécisions voire des incohérences. »

Plusieurs impacts non négligeables nous semblent importants à développer :

- **Tout d’abord, concernant le pôle d’échange multimodal, on pourrait croire à une volonté et une ambition de réduire la place de la voiture dans ce projet afin d’améliorer la qualité de l’air du quartier.** Or, la nécessité de dissuader l’usage de la voiture n’est pas prise en compte et l’on assiste plutôt à une volonté de faciliter la circulation des voitures. En effet, ce projet s’appuie sur l’effectivité de la 3ème ligne de métro, dont à ce jour, personne ne pourra garantir l’ouverture dans les délais annoncés. De plus, on assiste à la création de nouveaux axes routiers autour du projet qui ne dissuaderont pas les usagers d’utiliser leurs véhicules. Le développement des parkings aux alentours du projet n’encourage pas à réduire la place de la voiture.
- **Concernant la pollution de l’air, les mesures annoncées paraissent peu ambitieuses au regard de l’activité que généreront les nouvelles activités de ce quartier.** En effet, ce sont près de 40 000 personnes qui seront amenées à fréquenter ce territoire, en tant qu’habitant, travailleur, ou visiteurs. Ces nouveaux flux vont engendrer, selon le Projet Mobilités 2025-2030, une augmentation de 9% des émissions de gaz à effet de serre. Au regard de l’enjeu du dérèglement climatique, cette augmentation n’est pas acceptable.
- **La construction de nouveaux immeubles risque également de perturber la ventilation naturelle nécessaire à l’évacuation des polluants.** En effet, avec ces immeubles, la circulation de l’air sera paralysée et l’évacuation des polluants en sera perturbée.
- **La pollution sonore mérite également une attention toute particulière.** L’accroissement des nouveaux flux liés au pôle d’échange multimodal ne fera qu’accentuer une pollution sonore déjà très présente aujourd’hui, que les riverains du quartier ont souvent, à juste titre, dénoncée.

Tous ces éléments nous inquiètent au regard du rôle que doivent jouer les nouveaux projets urbains dans la lutte contre le dérèglement climatique. Toulouse, en tant que 4ème ville de France, se doit d’être à la hauteur dans l’élaboration d’un tel projet, et nous regrettons un manque d’ambition en matière d’environnement.

#### 4 - Tour Occitanie : symbole d’un urbanisme d’opportunisme

Concernant le projet de la Tour Occitanie, la municipalité a battu tous les records de vitesse en matière de procédures administratives. Un concours d’architecte a été proposé très rapidement, un lauréat a été retenu, et le maître d’œuvre a été trouvé. Le Plan Local d’Urbanisme a aussitôt été modifié pour que la Tour puisse atteindre la hauteur de 150 mètres et pour que celle-ci soit exemptée de logements sociaux et de stationnement vélos. Nous regrettons cette conception de l’urbanisme qui vise à simplement s’adapter aux promoteurs privés, toujours au détriment des riverains du quartier Matabiau, mais aussi à l’identité de notre ville.

Tout d’abord, la Tour Occitanie ne répond à aucun besoin ou objectif d’intérêt général mais plutôt à un besoin bien archaïque de quelques uns d’afficher richesse, pouvoir et modernité. Toulouse n’a pas besoin de modernité, mais de progrès qui doit viser une certaine sobriété et d’une réelle utilité pour le quartier Matabiau. Ces éléments, à notre sens, ne nous semblent pas être rassemblés. La cité du 21ème siècle se doit d’être exemplaire en défi écologique, en mixité sociale et en projet partagé pour tous. Cette Tour réussit à cumuler tout le contraire.

Cette Tour - dont la hauteur avoisinerait les 150 mètres - ne procède pas d'une volonté partagée issue du projet urbain et des concertations menées avec les habitants depuis 2013 relatifs au réaménagement du secteur Matabiau.

En matière d'urbanisme, ce projet est un contre-sens, et ce sur plusieurs sujets :

- **Il porte atteinte à l'intégrité du Canal du Midi, classé au patrimoine mondial de l'Humanité**

Le Canal du Midi était un projet visionnaire, avec une utilité sociale et économique forte. Il a modifié les paysages en créant des cheminements doux ouverts à tous, des îlots de fraîcheur et de la biodiversité dans les nombreuses villes qu'il traverse. Aussi, dire que « la Tour est en dialogue avec le Canal du Midi » nous semble être un mensonge publicitaire puisqu'elle en écraserait la perspective. De plus, ce dialogue n'est jamais illustré dans les images de synthèse du permis de construire.

Quant à la volonté de faire que la Tour soit porteuse d'une identité toulousaine au même titre que le canal, là aussi, il s'agit d'un contre-sens, puisque cette Tour ne peut être que le symbole d'une richesse non partagée, l'exposition tapageuse d'une opulence non accessible, dispendieuse, voire capricieuse. Ce n'est absolument pas l'image que les Toulousains souhaitent donner de leur ville.

- **Une aberration écologique à contre-sens des enjeux environnementaux**

Aucune indication sur les conséquences environnementales de ce projet ne nous a été donnée. Pire, de nouvelles normes pour les bâtiments à énergie positive devraient être mises en place d'ici à 2020 ; la précipitation avec laquelle le projet a vu le jour cacherait-elle une volonté d'y échapper ? Nous nous posons la question. Auquel cas, ce n'est pas acceptable pour un tel projet.

Toutes les répercussions d'un tel projet risquent de perturber l'écosystème du Canal du Midi, déjà fortement fragilisé en milieu urbain.

- **Des répercussions pour les habitants et la vie du quartier**

L'ombre engendrée : les études menées par différentes associations d'habitants ont montré les conséquences largement sous-estimées par les promoteurs sur l'ombre portée de la Tour qui impacterait pas moins de 10 000 habitants, ajouté à toutes les personnes liées à cette zone.

La Tour va favoriser la spéculation immobilière : les premiers appartements sont affichés à 7000€/m<sup>2</sup> et la modification du PLU a permis d'y exclure le logement social.

## 5 - Conclusion

D'une manière générale, nous regrettons que le projet TESO, pourtant utile à Toulouse, ait été dénaturé de ses ambitions originelles. La majorité actuelle a sauté bien des étapes de dialogues et de concertation qui auraient permis à ce projet de trouver une légitimité auprès des riverains. La concertation non-aboutie justifie aujourd'hui les oppositions de la part des associations et des comités de quartiers qui ne se retrouvent plus dans le consensus pourtant trouvé en 2016.

Vues la dimension et l'ampleur du projet, nous alertons la commission d'enquête sur les risques :

- de déstabiliser des commerces du centre-ville ;
- de porter atteinte à l'équilibre socio-économique avec les autres territoires de la région du fait d'une trop grande attractivité de la métropole ;
- de renforcer la non mixité sociale dans le quartier au détriment des populations déjà installées ;
- de porter atteinte à l'identité urbaine toulousaine.

En matière environnementale, nous regrettons un manque total d'ambition. Les enjeux du dérèglement climatique n'ont pas été suffisamment perçus et le projet qui manque véritablement de mesures fortes permettant de conjuguer développement urbain et préservation de l'environnement risque de compromettre la nécessaire lutte contre le dérèglement climatique.

Enfin, la Tour Occitanie, symbole de cet urbanisme incontrôlé qui cumule tous les effets néfastes pour ce quartier, ne semble pas adaptée à ce territoire.

**Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les élu.e.s du Groupe Génération.s, Socialisme et Écologie de la Ville de Toulouse et de Toulouse Métropole émettent un avis défavorable sur ce projet Toulouse Euro Sud Ouest.**